

Брюксел, 7.2.2018
COM(2018) 63 final

ANNEX

ПРИЛОЖЕНИЕ

КЪМ

Предложение за РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която да се заеме от името на Европейския съюз на 26-ата сесия на Ревизионната комисия на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (ОТИФ) по отношение на някои изменения на Конвенцията за международни железопътни превози (СОТИФ) и на притурките към нея

ПРИЛОЖЕНИЕ

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Генералният секретариат на ОТИФ свика 26-ата сесия на Ревизионната комисия по отношение на Конвенцията за международни железопътни превози, изменена през 1999 г. (СОТИФ 99), от 27 февруари до 1 март 2018 г. в Берн, Швейцария. Документите във връзка с точките от дневния ред са на разположение на уебсайта на ОТИФ на следния адрес: http://otif.org/en/?page_id=126

2. КОМЕНТАРИ ПО ТОЧКИТЕ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД

Точка 1 от дневния ред – Откриване на заседанието и установяване на наличието на кворум

Документ(и): няма

Компетентност: Съюз (споделена)

Упражняване на правата на глас: не се прилага

Позиция: няма

Точка 2 от дневния ред – Избор на председател и на заместник председател

Документ(и): няма

Компетентност: Съюз (споделена)

Упражняване на правата на глас: държавите членки

Позиция: няма

Точка 3 от дневния ред – Приемане на дневния ред

Документ(и): LAW-17125-CR 26/3.1

Компетентност: Съюз (споделена и изключителна)

Упражняване на правата на глас: Съюз

Позиция: в подкрепа на приемането на проекта на дневен ред

Точка 4 от дневния ред – Промяна на Процедурния правилник

Документ(и): LAW-17125-CR 26/4

Компетентност: Съюз (споделена и изключителна)

Упражняване на правата на глас: Съюз

Позиция: да се подкрепят всички предложени проектоизменения на Процедурния правилник на Ревизионната комисия на ОТИФ.

Настоящата версия на Процедурния правилник на Ревизионната комисия е от времето преди присъединяването на Съюза към Конвенцията СОТИФ; следователно някои разпоредби са остарели и трябва да бъдат актуализирани. По-специално разпоредбите, уреждащи правата на глас на Съюза, и тези за установяване на наличието на кворум (членове 4, 20 и 21) трябва да бъдат променени, за да се спазват разпоредбите на член 38 от СОТИФ и Споразумението между ЕС и ОТИФ.

Точка 5 от дневния ред – Частично преразглеждане на основния текст на Конвенцията: изменение на процедурата за преразглеждане на СОТІF

Документ(и): LAW-17126-CR 26/5

Компетентност: Съюз (споделена)

Упражняване на правата на глас: Съюз

Позиция: да се подкрепи приемането на предложеното преразглеждане на член 34 от Конвенцията за предвиждане на фиксиран срок (36 месеца) за влизането в сила на изменения на притурките, приети от Общото събрание, включително клаузата за гъвкавост, позволяваща удължаването на крайния срок конкретно за всеки отделен случай, ако Общото събрание вземе решение в този смисъл с мнозинството, предвидено в член 14, параграф 6 от СОТІF.

Предложението цели да се подобри и улесни процедурата за преразглеждане на Конвенцията СОТІF с оглед на последователното и бързо прилагане на измененията на СОТІF и на притурките към нея, както и да се предотврати неблагоприятното въздействие на настоящата продължителна процедура за преразглеждане, включително рискът от вътрешно несъответствие между измененията, приети от Ревизионната комисия, и тези, приети от Общото събрание, както и от външно несъответствие, поспециално с правото на Съюза. Препоръката на Секретариата на ОТИF отрази преобладаващото становище в рамките на съответната работна група, която беше натоварена с разглеждането на този въпрос; установи се, че членовете на ОТИF следва да могат да транспонират приетите изменения в срок от три години — включително чрез парламентарни процедури. Предложението изглежда необходимо, за да се подкрепят ефективната работа и ефективното развитие на ОТИF.

Точка 6 от дневния ред – Частично преразглеждане на Единните правила за СИМ – Доклад на Генералния секретар

Документ(и): LAW-17126-CR 26/6

Компетентност: Съюз (изключителна)

Упражняване на правата на глас: Съюз (ако има гласуване)

Позиция: да се вземе предвид докладът на Генералния секретар, да се предостави информация за съответните текущи дейности и промени, да се насърчи по-нататъшната работа по оценката на интерфейси между правната уредба в областта на митниците и в областта на железопътния транспорт, да се подкрепи създаването на работна група от правни експерти или на алтернативни механизми за координация в рамките на съществуващите органи на ОТИF по митническите въпроси и цифровизацията на документи за товарен превоз.

Точка 7 от дневния ред – Частично преразглеждане на Единните правила за СИИ

Документ(и): LAW-17128-CR 26/7.1; LAW-17129-CR 26/7.2

Компетентност: Съюз (споделена)

Упражняване на правата на глас: Съюз

Позиция: да се подкрепят предложенията за изменения на член 1, § 1 и 2, член 3 (нова буква aa) и изменения на букви b), c) и g), член 5, § 1, член 5a, § 1 и 2, член 7, § 2, член 8, § 1 и 2, член 9, § 1 и член 10, § 3 от СИИ и да се прикани Генералния секретар

на OTIF да представи всички промени в Единните правила за CUI на Общото събрание за вземане на решение.

С основната промяна по същество се цели да се изясни обсегът на действие на Единните правила за CUI чрез въвеждане в член 3 на определение за „международно железопътно движение“, означаващо „движение, което изисква използването на международно влаково трасе или на няколко последователни национални влакови трасета, разположени в поне две държави и координирани от съответните управители на инфраструктура“, както и чрез съответно изменение на член 1 (Обсег на действие), като в същото време се запазва връзката с Единните правила за CIV и CIM.

Целта е да се гарантира по-систематично прилагане на Единните правила за CUI за това, за което са предвидени, т.е. в международното железопътно движение. Предложеното от Ревизионната комисия проектоизменение съответства на компромисния текст, плод на работата на ad hoc работната група в рамките на OTIF, която проведе заседания на 10 декември 2014 г., на 8 юли 2015 г., на 24 ноември 2015 г. и на 31 май 2016 г. Комисията допринесе за крайния резултат, който, в съответствие с обхвата и целта на Конвенцията COTIF, т.е. международния превоз, потвърждава приложението на Единните правила за CUI в международното железопътно движение, както се посочва в новото определение.

Комисията прецени, че проектоизмененията на членове 1 и 3, предложени от Секретариата на OTIF, са съвместими с определенията и разпоредбите на достиженията на правото на ЕС в областта на управлението на железопътната инфраструктура и на координацията между управителите на инфраструктура (напр. членове 40, 43 и 46 от Директива 2002/34/ЕО (преработен текст).

Що се отнася до предложеното от секретариата на OTIF проектоизменение на член 8 (Отговорност на управителя), по същество става дума за редакционно изменение, което не засяга нито обсега на действие, нито разпоредбата по същество. Проектноизмененията на член 9, както и на членове 3, 5, 5а, 7 и 10 са строго редакционни по характер.

Точка 8 от дневния ред – Нова притурка Н относно безопасната експлоатация на влакове в международно движение

Документ(и): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17131-CR26/8.1; LAW-17132-CR 26/8.2

Компетентност: Съюз (изключителна)

Упражняване на правата на глас: Съюз

Позиция:

да се подкрепи (LAW-17131-CR26/8.1) включването на нова притурка Н към COTIF относно безопасната експлоатация на влакове в международно движение за вземане на решение от Общото събрание при условие на следните изменения (текстът за заличаване е зачеркнат; текстът за добавяне е подчертан, в зависимост от случая):

- В член 2, буква б): „сертифициращ орган“ да се замени със „сертифициращ орган по безопасността“. Замяната следва да се приложи последователно в целия текст. На немски език: „*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*“ вместо „*Zertifizierungsbehörde*“. На френски език: „*autorité de certification de sécurité*“ вместо „*autorité de certification*“.

- Член 4, § 1: да се добави изречението: „*Сертифициращият орган по безопасността и надзорният орган по член 6, § 1 може да бъдат два отделни субекта или части от една и съща организация.*“
- Член 6, § 1: да се добави изречението: „*Надзорният орган и сертифициращият орган по безопасността по член 4, § 1 може да бъдат два отделни субекта или части от една и съща организация.*“
- В член 8, § 3, буква b): текстът да се измени, така че да се чете, както следва: „*Процедури, както и общ метод за безопасност за изискванията към системата за управление на безопасността, които да се прилагат от сертифициращите органи при издаването на сертификати за безопасност, включително необходимите връзки с общия метод за безопасност във връзка с оценката на риска и други относими законодателни актове.*“

Добавяне на позоваване на „процедури“: такива процедури бяха включени в общия метод за безопасност за изискванията към системата за управление на безопасността (ОМБ за СУБ) на ЕС и сега са част от проекта на Комисията за „регламент за изпълнение относно практическите договорености за издаване на единни сертификати за безопасност“. Ако ОТИФ желае да запази първоначално планирания обхват на хармонизация, тя следва да включи съответните процедури в допълнение към ОМБ за изискванията на СУБ. Поправката е препоръчителна, но не се изисква за положителен вот.

Връзка с общия метод за безопасност във връзка с оценката на риска (ОМБ за ОР) и друго относимо законодателство: в проекта на Комисията за делегиран регламент за установяване на общи методи за безопасност за изискванията към системата за управление на безопасността се изисква прилагането на ОМБ за ОР и на други законодателни актове (по-специално на техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на експлоатацията и управлението на движението), за да се гарантира, че „*експлоатационните механизми (на организацията) изпълняват свързаните с безопасността изисквания на приложимите технически спецификации за оперативна съвместимост и съответните национални правила, както и всички други приложими изисквания*“. Ето защо споменатото по-горе подобрене на член 8, § 3, буква b) следва да бъде подкрепено и решително защитено.

- В член 8, § 3, буква c): текстът да се измени, както следва: „*Общ метод за безопасност за наблюдение, който да се прилага от железопътните предприятия, когато е целесъобразно, от управителите на инфраструктура и от структурите, отговарящи за поддръжката*“.

Предложението е в съответствие с член 7, § 4 от притурка Н, който изисква както железопътните предприятия, така и управителите на инфраструктурата да „*въведат собствена система за управление на безопасността и да следят за нейното правилно прилагане*“. Прилагането на ОМБ за наблюдение е задължително за управителите на инфраструктура в ЕС и би било от полза извън границите на Съюза. Прилагането на ОМБ за наблюдение ще бъде задължително за структурите, отговарящи за поддръжката (СОП). Задължителното прилагане на ОМБ е препоръчително за управителите на инфраструктура, но не се изисква за положителен вот. Задължителното прилагане на ОМБ от СОП представлява изискване и следва да бъде включено в текста.

- В член 2, буква f), редакционна поправка, постигане на съответствие с терминологията на Съюза (текст на немски език): „*Eisenbahnsystem*“ *das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals*“.
- В член 7, § 4, редакционна поправка (текст на немски език): „*Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ~~ihre~~in Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.*“

Да се постигне съгласие да се поиска от Генералния секретар да измени обяснителния доклад в подкрепа на новата притурка Н и да го представи на Общото събрание за одобрение.

Да се подкрепят (LAW-17131-CR26/8.2)промените в членове 2, 6, 20, 33 и 35 от COTIF с оглед на включването на новата притурка Н в COTIF и да се постигне съгласие да се поиска от Генералния секретар да ги представи на Общото събрание за вземане на решение.

Проектът за нова притурка Н съдържа разпоредби, уреждащи безопасната експлоатация на влакове в международно движение, с цел да се хармонизира COTIF с достиженията на правото на Съюза и да се подкрепи оперативната съвместимост извън границите на Европейския съюз. Предложеният текст е в съответствие с разпоредбите на новата Директива (ЕС) 2016/798 относно безопасността и свързаното с нея вторично законодателство, като се изключат някои незначителни въпроси, които следва да бъдат разгледани в съответствие с посочените по-горе предложения. Както беше посочено, необходимо е също така да се променят някои разпоредби на Конвенцията COTIF за целите на включването на новата притурка Н.

Точка 9 от дневния ред – Частично преразглеждане на Единните правила за АТМФ

Документ(и): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17133-CR26/9; LAW-17134-CR26/09-10

Компетентност: Съюз (изключителна)

Упражняване на правата на глас: Съюз

Позиция: да се подкрепи частичното преразглеждане на Единните правила за АТМФ в съответствие с предложението на Секретариата на ОТИФ при условие на следните изменения (текстът за заличаване е зачеркнат; текстът за добавяне е подчертан, в зависимост от случая):

Текстът на член 7, § 1а да се измени, както следва: „*Превозните средства трябва да отговарят на ЕТП, които са приложими към момента на искането за приемане, модернизиране или подновяване, в съответствие с настоящите Единни правила и при отчитане на стратегията за миграция за прилагането на ЕТП, посочени в член 8, § 2а и в член 8, § 4, буква f) от АРТУ, и на възможностите за дерогации, предвидени в член 7а от АТМФ; това съответствие се поддържа постоянно за целия срок на използване на всяко превозно средство.*“

- СТЕ разглежда необходимостта от разработване на приложение към тези Единни правила, което да включва разпоредби, даващи на заявителите по-голяма правна сигурност относно предписанията, които трябва да се прилагат, още преди те да внесат искането си за приемане, модернизиране или подновяване на превозни средства.“
- Да се промени определението в член 2, буква w) и терминът „*превозни средства*“ да се използва последователно в целия текст (на всички езици). Определението следва да гласи: „*превозно средство*“ означава железопътно превозно средство, което може да се движи на собствени колела по железопътни релси, със или без помощта на теглителна сила.“ В целия текст следва да се използва терминът „*превозно средство/превозни средства*“, а не терминът „*железопътно превозно средство/железопътни превозни средства*“, който се среща на някои места.
- В член 5, редакционна поправка (текст на немски език): „*Notifikation*“ да се замени с „*Notifizierung*“ в „*Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...]*.“ и по-нататък в „*Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.*“
- В член 10, редакционна поправка (текст на немски език): „*Verzeichnis*“ да се замени с „*Dossier*“ във „*Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.*“ и по-нататък в „*Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des vollständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen*“.
- В член 13, § 1, буква а), редакционна поправка (текстове на английски и немски език): СТЕ да се замени с пълното наименование на комисията във „*comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts*; и в „*mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen*;“.
- Да се добави член 14 със следния текст: „*Член 14 – Приложения и препоръки*
 § 1 *Комисията от технически експерти решава дали да приеме приложение или разпоредба за неговото изменение в съответствие с процедурата, предвидена в членове 16, 20 и в член 33, § 6 от Конвенцията. Решенията влизат в сила в съответствие с член 35, § 3 и 4 от Конвенцията.*
 § 2 *Заявление за приемане на приложение или на разпоредба за неговото изменение може да бъде подадено от: а) всяка договаряща държава; б) всяка регионална организация съгласно определението в член 2, буква х) от АТМФ; в) всяко представително международно сдружение, ако съществуването на приложението е необходимо на неговите членове от съображения за безопасност и икономия при упражняването на тяхната дейност.*
 § 3 *За подготовката на приложенията отговаря Комисията от технически експерти, подпомагана от подходящи работни групи и от Генералния секретар, в зависимост от заявленията, подадени в съответствие с § 2.*
 § 4 *Комисията от технически експерти може да препоръча методи и практики, свързани с техническото приемане на железопътни средства, използвани в международно движение.*“

Разпоредбите на Единните правила за АТМФ са съвместими с разпоредбите на Директива 2008/57/ЕС относно оперативната съвместимост и с част от Директива 2009/49/ЕО относно безопасността. С приемането на 4-я железопътен пакет Съюзът промени редица разпоредби на достиженията на правото в тази област. Въз основа на анализ на Комисията Секретариатът на ОТИФ и съответната работна група изготвиха промени, засягащи членове 2, 3а, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 и 13 от Единните правила за АТМФ. Тези промени са необходими за хармонизиране на терминологията с новите разпоредби на ЕС и за отчитане на някои процедурни промени в ЕС, и по-специално на факта, че Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз ще бъде компетентна да издава разрешения за пускане на пазара на превозни средства. Основната концепция на АТМФ не е засегната от предложените промени.

Точка 10 от дневния ред – Частично преразглеждане на Единните правила за АРТУ

Документ(и): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17135-CR26/10; LAW-17134-CR26/09-10

Компетентност: Съюз (изключителна)

Упражняване на правата на глас: Съюз

Позиция: да се подкрепи приемането на промените в член 8 от притурка F към Конвенцията СОТИФ и одобряването на промените в съответния обяснителен доклад.

Разпоредбите на Единните правила за АТМФ са съвместими с разпоредбите на Директива 2008/57/ЕО относно оперативната съвместимост, и по-специално с тези, които се отнасят до съдържанието на единните технически предписания (ЕТП) и тяхната равностойност с техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) на Европейския съюз. С приемането на 4-я железопътен пакет и по-специално на преработения текст на Директива (ЕС) 2016/797 относно оперативната съвместимост Съюзът промени редица разпоредби на достиженията на правото в тази област. Въз основа на анализ на Комисията Секретариатът на ОТИФ и съответната работна група изготвиха промени на Единните правила за АРТУ, за да се гарантира продължаващо хармонизиране с правото на Съюза. Промените засягат член 8 от Единните правила за АРТУ и се състоят в добавянето на два раздела в текста на ЕТП, равностойни на ТСОС на ЕС. Тези промени са необходими, за да се гарантира, че съдържанието на бъдещите ТСОС на Европейския съюз и това на ЕТП на СОТИФ ще продължат да са равностойни. Основната концепция на АРТУ не е засегната от предложените промени.

Точка 11 от дневния ред – Общи обсъждания относно необходимостта от хармонизирани условия за достъп

Документ(и): LAW-17130-CR26/11

Компетентност: Съюз (споделена)

Упражняване на правата на глас: не се прилага

Позиция: няма

Точка 12 от дневния ред – Други въпроси

Документ(и): LAW-17130-CR26/12

Компетентност: Съюз (споделена)

Упражняване на правата на глас: държавите членки

Позиция: да не се възразява срещу предложението за създаване на работна група от правни експерти, която да подпомага и улеснява работата на съществуващите органи на ОТИФ в правната област и да гарантира ефективното управление на конвенцията.

Точка 13 от дневния ред – Частично преразглеждане на Единните правила за CUV

Документ(и): LAW-17144-CR 26/13 (Предложение, внесено от Швейцария)

Компетентност: Съюз (споделена)

Упражняване на правата на глас: Съюз

Позиция: да се възрази срещу предложението за разглеждане на изменение на член 7 от Единните правила за CUV, внесено от Швейцария.

Член 7, § 1 от Единните правила за CUV се отнася до отговорността на ползвателя на превозното средство и на потребителя на превозното средство (железопътни предприятия) в случай на вреда, причинена от превозното средство и произтичаща от дефект в него. С предложението се добавя нов критерий за предоставяне на доказателство за отговорността на ползвателя за вреди, причинени от дефект на превозното средство. Съгласно настоящия член 7 от Единните правила за CUV, в случай че бъде приложен от договарящите страни, ползвателят на превозното средство е отговорен само ако се докаже, че вредата, причинена от превозното средство, се дължи на повреда, за която той носи отговорност. Предложеното изменение изглежда добавя втори критерий, съгласно който ползвателят трябва да докаже, че не носи отговорност за дефекта, от който произтича вредата.

В настоящия член 7, § 2 от CUV се уточнява, че „*страните по договора могат да се споразумеят за разпоредби, които се отклоняват от § 1*“. На това основание в периода 2013—2016 г. предприятията в сектора проведоха преговори, довели до споразумение, което беше одобрено от 600 железопътни предприятия и което позволи да се внесат необходимите изменения в единния общ договор за ползване на вагони (ОДП), целящи да се изяснят по-добре отговорностите на собствениците на вагони. С подписаното споразумение в ОДП се въведе нов член 27 относно принципа на отговорност в случай на вреда, причинена от вагон, за да се постигне по-добър баланс и да се осигури повече яснота за целия сектор при възникване на такава вреда. В него се въвежда понятието „*презумпция за вина*“, което позволява ползвателят да понесе отговорността за повреда на превозното средство, дължаща се на нарушение на задължението му за поддръжка. Това изменение се прилага от 1 януари 2017 г. Към днешна дата повечето ползватели и железопътни предприятия, които извършват дейност на територията на Съюза, прилагат ОДП. Следователно швейцарското предложение не е необходимо, защото споразуменията, постигнати от предприятията в сектора, са достатъчни за ясното определяне на отговорностите на ползвателя и на железопътните предприятия при възникване на вреда, причинена от превозно средство, което е предмет на договор за продажба. Няма данни, които да сочат, че това споразумение не успява да постигне подходящ баланс между интересите на съответните страни. Освен това предложението не предлага солидни аргументи и достатъчна обосновка на предложените изменения.